Deutscher Bundestag
12. Wahlperiode

Drucksache 12/1083

27. 08. 91

Sachgebiet 931

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/839 —

Schienenverkehrsplan der Deutschen Bundesbahn

Vorbemerkung

Der Deutschen Bundesbahn wurde mit Erlaß vom 20. Dezember 1983 der dauernde Übergang vom zwei- zum eingleisigen Betrieb auf den Abschnitten Ottbergen–Wehrden und Lauenförde–Northeim genehmigt. Die Realisierung dieser Maßnahme für den Abschnitt Ottbergen–Wehrden erfolgte zum 2. Juni 1985; für den anderen Streckenabschnitt war die Realisierung in Teilstrecken für die Jahre 1989 bis 1992 in Abhängigkeit von notwendigen Erneuerungsmaßnahmen an Gleisen und Bauwerken vorgesehen.

Mit Schreiben vom 10. April 1990 wurde der Deutschen Bundesbahn nahegelegt, die Realisierung der genehmigten Maßnahme so lange auszusetzen, bis gesicherte Ergebnisse über die zukünftige Verkehrsentwicklung in Ost-West-Richtung vorliegen. Am 18. Oktober 1990 wurde die Deutsche Bundesbahn beauftragt, die künftig erforderliche Zahl der Streckengleise im Hinblick auf den Güterverkehr im Korridor Ruhrgebiet–Sachsen sowie die Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr zu überprüfen. Diese Untersuchungen, die im Zusammenhang mit der Aufstellung des Gesamtdeutschen Verkehrswegeplans stehen, sind noch nicht abgeschlossen. Die Deutsche Bundesbahn hat zugesichert, die Realisierung der Planungen zum Übergang von zwei- auf eingleisige Betriebsführung nicht vor Abschluß der Arbeiten zum Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan weiterzuverfolgen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 21. August 1991 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Gründen die Deutsche Bundesbahn plant, den ca. 50 km langen und z. Z. noch zweigleisigen Streckenabschnitt Lauenförde–Northeim im Verlauf der kürzesten Eisenbahnverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem Industriegebiet Halle/Leipzig (Strecke 245) eingleisig zurückzubauen?

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten muß die Deutsche Bundesbahn zur Wahrung ihrer Chancen am Verkehrsmarkt ihre Infrastruktur dem Bedarf anpassen. Aus bisheriger Sicht ist eine durchgehend zweigleisige Strecke im Abschnitt Ottbergen–Northeim überdimensioniert. Die Vorhaltung überflüssiger Anlagen kostet unnötig Geld (s. auch Antwort zu Frage 14).

2. Ist der Bundesregierung bekannt, ob seitens der Bundesbahn Stellungnahmen der Landesregierungen Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Hessen zu diesem Vorhaben eingeholt worden sind? Wenn ja, wird der Rückbau befürwortet oder abgelehnt?

Das Land Niedersachsen, auf dessen Gebiet der weitaus größte Streckenteil (44 km) verläuft, wurde um Stellungnahme gebeten. In seiner Stellungnahme wies das Land Niedersachsen seinerzeit auf die wichtige regionale Bedeutung hin, die trotz der Zonengrenzziehung noch bestünde und führt aus:

„Die vorgesehene Umwandlung auf eingleisigen Betrieb steht zu dieser Zielsetzung der Raumordnung im Widerspruch. Sie kann nur hingenommen werden, wenn sichergestellt wird, daß die jetzt vorgesehene Reduzierung durch Abbau eines Gleises nicht als Beginn oder Begründung für eine spätere Einstellung auch des restlichen Betriebes angesehen wird."

Das Land Nordrhein-Westfalen, auf dessen Gebiet lediglich 3 km der Strecke verlaufen, hatte nicht Stellung genommen.

Das Land Hessen, von der Maßnahme nicht betroffen, wurde nach § 44 BbG nicht beteiligt.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, ob diese Stellungnahmen aus der Zeit vor der Öffnung der innerdeutschen Grenze stammen?

Die Stellungnahme des Landes Niedersachsen datiert vom 8. April 1983.

4. Ist der Bundesregierung bekannt, ob angesichts der völlig neuen (verkehrs-)politischen Situation nach der Grenzöffnung erneut Stellungnahmen eingeholt wurden?

Auf die Vorbemerkung wird Bezug genommen.

Die Länder werden in einem planungsbegleitenden Arbeitskreis an der Bundesverkehrswegeplanung beteiligt. Hier hat das Land Niedersachsen den Wunsch geäußert, in die Untersuchung des Schienenverkehrs im Korridor Ruhr–Sachsen auch den Südharz einzubeziehen.

5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß insbesondere in der Relation Rhein/Ruhr–Halle/Leipzig mit einem erhöhten Schienenverkehrsaufkommen zu rechnen ist, da es keine leistungsfähige und direkte Straßenverbindung gibt?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß mit der Wiedervereinigung Deutschlands auch im Korridor Rhein/Ruhr–Leipzig/Halle die Verkehrserwartungen zunehmen werden. Sie trägt dem Rechnung durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke Dortmund–Kassel und im Maßnahmenpaket Deutsche Einheit durch den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Eichenberg–Halle. Inwieweit zusätzliche Maßnahmen erforderlich werden können, wird zur Zeit im Rahmen der Arbeiten für den ersten Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan geprüft.

6. Ist es zutreffend, daß auf der Strecke 245 jahrzehntelang – noch bis 1988 – schwere Güterzüge in der genannten Relation verkehrten und diese Strecke somit für den Durchgangsgüterverkehr geeignet ist?

Es ist zutreffend, daß auf der Strecke 245 bis 1988 schwere Güterzüge in der Relation Rhein/Ruhr–Halle/Leipzig verkehrten. Zu dieser Zeit war der Streckenabschnitt Eichenberg–Arenshausen unterbrochen und der Streckenabschnitt Gerstungen–Eisenach nicht mehr aufnahmefähig.

Bereits seit Jahren treten zwischen Schwarzfeld und Walkenried in einem Bereich von rd. 200 m Länge unterirdische Gesteinsverschiebungen auf. Diese führen zu Gleisabsenkungen, die sich im Laufe der Zeit derart verstärkt haben, daß seit dem 2. Oktober 1990 aus Sicherheitsgründen keine Güterzüge mit hohen Achslasten über diese Strecke geleitet werden.
Untersuchungen haben ergeben, daß die grundlegende Sanierung der Senkstelle nach Abschluß der Gebirgsbewegungen Ausgaben von 20 bis 30 Mio. DM verursachen würde.
Die gleichen geologischen Probleme treten auf dieser Strecke im Bereich der Deutschen Reichsbahn bei Niedersachswerfen auf.

Die Strecke 245 ist daher derzeit nicht für einen freizügigen Verkehr mit Durchgangsgüterzügen geeignet.

7. Plant die Bundesregierung für einen späteren Zeitpunkt den durchgehenden zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke 245, wie in Pressemeldungen des Bundesverkehrsministeriums in der Zeitschrift „Schiene“, Heft 2/90, S. 44/45, angekündigt wurde?

8. Wenn ja, warum hat die Deutsche Bundesbahn dann nichts unternommen, um diese Strecke weiterhin zweigleisig zu betreiben?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

9. Ist bei künftigen zusätzlichen Güterzugläufen zwischen dem Ruhrgebiet und dem südlichen Teil der ehemaligen DDR nicht die Strecke 245 zu bevorzugen, weil
   - bei einer Fortsetzung des zweigleisigen Betriebs wegen der noch vorhandenen Kapazitätsreserven eine freizügige, d. h. den Erfordernissen des Marktes und den Wünschen der Kunden entsprechende Fahrplangestaltung möglich ist,
   - der heute schon stark frequentierte Eisenbahnknoten Kassel, dessen Belastung durch den ICE-Verkehr ab Juni 1991 noch zunehmen wird, weiträumig umfahren werden kann,
   - ein zeitraubender Fahrtrichtungswechsel entfällt, der bei einem Zuglauf über die neue Strecke Eichenberg–Arenshausen wegen eines fehlenden Verbindungsgleises in Kassel erforderlich wäre?

Auf die Antworten zu den Fragen 5 und 6 wird verwiesen.

10. Sind die langen Aufenthaltszeiten der Personenzüge, insbesondere im Bahnhof Bodenfelde, von bis zu 20 Minuten nach Ansicht der Bundesregierung eine Folge der Auslegung des Fahrplans für die beabsichtigte eingleisige Betriebsführung, und ist daraus zu folgern, daß die Streckenkapazität bei eingleisigem Betrieb bereits durch die derzeitige Zugzahl ausgeschöpft ist und zusätzliche Züge nur mit großen fahrplantechnischen Schwierigkeiten eingelegt werden können?

Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn sind die längeren Halte vorwiegend bei den Zügen der Relation Ottbergen–Göttingen bedingt durch die schon immer vorhandene Eingleisigkeit der Nebenbahn Bodenfelde–Göttingen. Beim Übergang auf den Fahrplan 1991/92 konnte sie den Umfang der Haltezeiten in den Bahnhöfen der Kursbuchstrecke 245 sogar verringern.

Die Streckenkapazität ergibt über die Betriebszeit eines ganzen Tages gesehen Leistungsreserven von 50 v. H. bei 24 Stunden und 30 v. H. bei 17 Stunden Betriebszeit.

11. Ist zu befürchten, daß wegen der durch die langen Aufenthaltszeiten drastisch absinkenden Reisegeschwindigkeit Bahnkunden auf das Auto umsteigen, wodurch sich das Wirtschaftsergebnis dieser Strecke verschlechtern würde?

Gemäß der zwischen dem Land Niedersachsen und der Deutschen Bundesbahn am 21. Februar 1989 geschlossenen Rahmenvereinbarung zur künftigen Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sind für die Strecken Altenbeken–Bodenfelde, Bodenfelde–Northeim und Bodenfelde–Göttingen Untersuchungen zu Angebotsverbesserungen vorgesehen, die zu einer Steigerung der Attraktivität und damit zur langfristigen Sicherung der Strecke führen sollen. Mit Fahrplanwechsel im Juni 1991 wurde eine rhythmische Bedienung mit günstigen Anschlüssen in Ottbergen, Northeim und Göttingen sowie eine Verkürzung der Haltezeiten realisiert. Die in der Frage genannten Befürchtungen sind unbegründet.

12. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß seit der Auslegung des Fahrplans für eingleisigen Betrieb am 29. Mai 1988 bereits besonders starke Fahrgaströckgänge zu verzeichnen sind?

Eine nachhaltige Verringerung des Verkehrsaufkommens entsprechend der Definition in der genannten Rahmenvereinbarung ist nicht zu verzeichnen.

13. Warum wurde der Personenzugfahrplan bereits am 29. Mai 1988 für eingleisige Betriebsführung ausgelegt, obwohl die Strecke noch heute zweigleisig befahren wird?

Auf Absatz 1 der Vorbemerkung wird verwiesen. Im Vorlauf für die ursprünglich ab 1989 vorgesehene Realisierung wurde der Fahrplan zum davorliegenden Fahrplanwechsel in einigen Abschnitten durch die Deutsche Bundesbahn auf die eingleisige Betriebsführung ausgelegt.

14. Welche Kosteneinsparungen sind für die Deutsche Bundesbahn nach einem eingleisigen Rückbau zu erwarten?

Durch den Wegfall des zweiten Gleises auf der Strecke zwischen Ottbergen und Northeim verbessert sich das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn um jährlich rd. 590 000 DM.

15. Wie hoch beziffert die Deutsche Bundesbahn demgegenüber die Mehrkosten bzw. Einnahmeausfälle durch
    - zusätzliches Stellwerkpersonal, um die Zugbegegnungen in den Bahnhöfen Uslar und Hardegsen abzuwickeln,
    - unproduktive Stillstandzeiten von Personal und Fahrzeugen bei den Zugbegegnungen (z. Z. mehr als zwei Stunden täglich),
    - sinkende Fahrgeldeinnahmen wegen zurückgehender Fahrgastzahlen als Folge der sinkenden Reisegeschwindigkeit?

Bei Herstellung der Eingleisigkeit müssen Stellwerke in Uslar und Hardegsen zusätzlich besetzt werden. Der dadurch bedingte Mehraufwand (rd. 400 000 DM/Jahr) entfällt aber beim Einsatz moderner Signaltechnik.

In Anbetracht der zum Fahrplanwechsel vorgenommenen Angebotsverbesserungen und der Verkehrszunahme infolge des Wegfalls der innerdeutschen Grenze kann die Deutsche Bundesbahn keinen Rückgang der Fahrgeldeinnahmen feststellen. Auf die Antwort zu Frage 10 wird im übrigen Bezug genommen.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chance, durch einen qualitativ und quantitativ leistungsfähigen, d. h. aus den Strecken über Kassel und über Northeim bestehenden Schienenkorridor Rhein/Ruhr–Sachsen/Thüringen die ökologisch bedenkliche Fortführung der Autobahn 4 von Olpe durch den Naturpark Rothaargebirge nach Bad Hersfeld, den sechsspurigen Ausbau der A 44 von Dortmund nach Kassel oder den Autobahnneubau von Göttingen nach Halle überflüssig zu machen?

Im Rahmen der Aufstellung des Gesamtdeutschen Verkehrswegeplanes werden auch diese Strecken zur Zeit hinsichtlich Bedarf und Dringlichkeit überprüft. Die endgültige Entscheidung

über den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird in der ersten Jahreshälfte 1992 vom Deutschen Bundestag getroffen.

Die geplante Maßnahme Göttingen–Halle wurde bereits als „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit" vom Bundeskabinett zustimmend zur Kenntnis genommen, jedoch bleibt auch hierfür die endgültige Entscheidung dem Deutschen Bundestag vorbehalten.

17. Kann die Bundesregierung den Inhalt einer Notiz in der Zeitschrift „Eisenbahnkurier" (Heft 5/91, S. 10) bestätigen, der zufolge wegen eines punktuellen Mangels im Untergrund des Abschnitts Herzberg (Harz)–Walkenried die zulässigen Achslasten vor kurzem herabgesetzt wurden?

    Wenn ja, welche Auswirkungen hat dies auf den Güterzugverkehr zwischen dem Rangierbahnhof Herzberg (Harz) und Halle/Leipzig, und wie sollen diese Probleme behoben werden?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

Mit dem Wegfall der innerdeutschen Grenze besteht für Zugbildungsaufgaben in sogenannten Grenzrangierbahnhöfen kein Bedarf. Die Zugbildung aus dem Netz der Deutschen Bundesbahn in Richtung Halle/Leipzig und umgekehrt wurde zum Fahrplanwechsel 1991 auf größere, leistungsfähigere Rangierbahnhöfe übertragen, z. B. Seelze und Bebra.

Der Bahnhof Herzberg hat lediglich die Aufgabe eines Knotenpunktbahnhofs zur Güterverkehrsbedienung im Nahbereich. Die geotechnischen Probleme im Streckenabschnitt Scharzfeld–Walkenried haben hierauf keine Auswirkungen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333